Anmärkningar till Stockholms nya regionplan

Det första man noterar i Stockholms nya regionplan[1] är hur ogement glada författarna är över att Stockholms folkmängd beräknas öka med nästan 50 % på 35 år. Det betyder, om erfarenheten säger något, mer köer i Stockholm och mer utarmning i stora delar av landet i övrigt. Knappast något att vara glad över – men planförfattarna hänvisar till ett ”dynamiskt näringsliv” som sägs ligga bakom ansvällningen och låter det vara motiv nog.

Nu finns det mycket som tyder på att en sån här ansvällning av ett lands befolkning till en plats i våra dagar mest beror på finansbranschens ansvällning[2]. Det är en bransch som i stort sett är parasitär[3] och som i Sverige lägger beslag på hälften av näringslivets vinster[4]. De pengar den drar till sig gör att folk följer efter. Själv brukar den hävda att dess nytta består i att den underlättar investeringar, men det investerades mer när den branschen var mindre. Antagligen syftar den på investeringarna i branschen i sig, som ju slukar väldiga resurser, eller kanske den syftar på alla investeringar som krävs när storstäderna växer. Vi förstår naturligtvis att det är svårt att göra något åt denna gökunge från en regionstyrelses sida, men måste man låta så glad? Vore det inte plats för ett larm till dem som har möjlighet att påverka saken?

När det gäller själva planen noterar vi mängden av mål och frånvaron av åtgärder för att nå dessa mål.

Mest tydligt blir det för målet klimatanpassning.

Stockholm är en av Europas mest utspridda städer[5] – nästan på amerikansk nivå, 30 pers/ha jämfört med 60 för London och 88 för Paris – och är det något som bidrar till klimatutsläpp är det bristen på närhet och all den trafik detta vållar: trafik står för ungefär en tredjedel av Sveriges koldioxid-utsläpp[6]. Att människor klumpar ihop sig i städer borde minska behovet av transporter men i Stockholm har man inte sen 1800-talet utnyttjat den möjligheten: istället har man spritt ut, och varje gång man halverar antalet människor per ytenhet ökar man trafiken och utsläppen med 50%[7]. Mycket riktigt rekommenderar både IPCC[8] och UN Habitat[9] att tätheten i en storstad bör ligga ungefär som Stockholms Malmar, dvs ca 120 per/ha, för att avstånden och trafiken ska vara rimliga.

---

[1]https://www.regionstockholm.se/4a20f6/contentassets/ee3e992128c84c9ba16ce4600b36050f/rufs2025_original_final_250729.pdf

[2]Saskia Sassen: The global city – introducing a concept, 2005, https://www.columbia.edu/~sjs2/PDFs/globalcity.introconcept.2005.pdf

[3]Mariana Mazzucato: The value of everything – making and taking in the global economy, 2018

[4]Markus Kallifatides och Claes Belfrage: Finansialiseringen av Sverige, 2017, https://www.katalys.se/publikation/katalys-no-38-finansialiseringen-av-sverige/

[5]https://www.researchgate.net/figure/Average-population-density-in-the-built-up-area-of-49-cities_fig1_226825045. Stockholm ligger där som glesaste europeiska storstad.

[6]Klimatriksdagens Akutplan 2020 sid 11, https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2020/07/Akutplan_2020_utkast3_enkelsidor.pdf

[7]Venkata Gudipudi: Cities and global sustainability, Institute for Earth and Environment Science, University of Potsdam 2017, https://publishup.uni-potsdam.de/opus4-ubp/frontdoor/deliver/index/docId/40711/file/gudipudi_diss.pdf.

[8]https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-8/

[9]https://unhabitat.org/leveraging-density-urban-patterns-for-a-green-economy

Planförfattarna inser problemet i princip, men föreslår att Stockholmsregionen ska bli mer flerkärnig. Dvs man vill medvetet satsa på perifera platser som Märsta, Handen och Täby, enligt samma tänk som låg bakom Vällingby på sin tid[10]. Men om det finns någon erfarenhet att dra av sådant så är det att det ökar pendlingen[11]. Dvs ökar trafiken, och därmed också sjukligheten och stressen[12].

Och detta vill man underlätta, bland annat genom att ”god framkomlighet i vägsystemet”, något som sägs ge ”pålitlighet och punktlighet”. Om erfarenheten säger något i det fallet är det att ju fler och större vägar man bygger desto större blir biltrafiken, ja till och med trängseln på alla andra vägar[13]. Dels förstås för att det gör det attraktivare att köra bil istället för att t.ex. ta tunnelbanan. Men också för att det underlättar ytterligare utglesning. Biltrafik kan inte byggas bort med vägar.

Ironiskt nog är utglesning också en ekonomisk belastning för en stad. Varje gång folkmängden per ytenhet halveras minskar den ekonomiska utvecklingen med 3-4 procent[14], och Göteborgs stad konstaterade 1979[15] att det bara hade kostat hälften så mycket att bygga centralt som att bygga stadsdelarna uppe i nordöst, om man hade räknat in kostnaderna för infrastruktur. Förutom kostnader för infrastruktur drabbas man av förstörda synergier om man har långt till allt. Och just synergier är vad städer är till för.

Så om man vill underlätta ett ”dynamiskt näringsliv” är det knappast att rekommendera.

Det finns ett alternativ. Spacescape konstaterade i skriften Alla får plats i stadens goda lägen[16] att hela Stockholms (plus nio andra städers) framtida tillväxt får plats centralt om man utnyttjar centralt belägen överdriven vägmark och gör om vägarna till gator. Detta skulle ge folk enkel tillgänglighet inom 20 minuters tid till mer än halva stan, kollektivt eller till fots eller med cykel. Ett förhållningssätt som har anammats av Helsingfors[17] men som sitter trögt inne i Stockholm.

Minska avstånden, så minskar man utsläppen. Och uppnår en massa andra fördelar på köpet. Den som plötsligt får gångavstånd till jobbet kan uppleva samma lyckokänsla som den nyförälskade[18].

Bildtext:

---

[10]https://sv.wikipedia.org/wiki/ABC-stad

[11]Alain Bertaud: The spatial organization of cities, 2004, https://escholarship.org/uc/item/5vb4w9wb

[12]Alois Stutzer & Bruno S. Frey: Stress that doesn’t pay: The commuting paradox, Institute for Empirical Research, University of Zürich 2004, https://ideas.repec.org/p/zur/iewwpx/151.html

[13]Se t.ex. Christer Ljungberg: Ny vägkapacitet genererar ny trafik, https://www.trinext.se/ny-vagkapacitet-genererar-ny-trafik/

[14]Jaison Abel, Ishita Dey & Todd M. Gabe: Productivity and the Density of Human Capital, Federal Reserve Bank of New York, 2012, https://www.newyorkfed.org/research/staff_reports/sr440.html

[15]Redovisas i Staden och ekonomin, Stadsförnyelsekommitteerna 1980.

[16], 2016.

[17]Generalplan för Helsingfors, vision 2050, https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-23_sv.pdf

[18]Alois Stutzer & Bruno S. Frey: Stress that doesn’t pay.

Spacescapes förslag till var det är lämpligt att bygga i Stockholm (blått). ”Alla får plats i stadens goda lägen”.